III - 54
Fagoboli Felice

ing. Fagoli Felice

SUL PROGETTO

DELLA

FERROVIA

BRESCIA - CREMONA - CODOGNO

CA CESARE POZZO
1116

BIBLIOTECA CESARE POZZO
Via S. Gregorio, 48 - 20124 - MILANO
Tel. 02/66726240 - Fax 02/66726240

7. f. 1116

192/99

SUL PROGETTO

DELLA FERROVIA

BRESCIA - CREMONA - CODOGNO

BRESCIA
TIP. NICOLA ROMIGLIA
1861.

Onorevole Signore

La Deputazione Provinciale, il Comune e la Camera di Commercio di Brescia raccomandano alla S. V. Illustrissima il progetto della ferrovia BRESCIA - CREMONA - CODOGNO.

per la **Deputazione Provinciale**

Luscia Ing. *Giovanni*
Capra Avv. *Carlo*
Laffranchi Dott. *Giulio*
Fenaroli Avv. *N. Federico*

pel **Comune**

Valotti Conte *C. Diogene* Sindaco
Monti B. Girolamo Assessore
Barrucchelli Avv. *Paolo* Assessore
Damiani C. Antonio Assessore

per la **Camera di Commercio**

Mazzucchelli Luigi Presidente
Berardi Francesco Vice-Presidente.

STRADA FERRATA

BRESCIA - CREMONA - CODOGNO

STUDI DIMOSTRATIVI

DELL' INGEGNERE

FELICE FAGOBOLI

Il ministro della guerra, d' accordo con quello dei lavori pubblici, ha già da pezza decretato nuove linee telegrafiche per mettere in immediata relazione Salò con Lonato, Rocca d' Anfo con Brescia, Brescia con Cremona, con Piadena, con Casalmaggiore, ed indi coll' Italia centrale. Questo divisamento non ha mestieri di lode, dopo che la Lombardia vide coi proprii occhi improvvisarsi dallo statomaggiore francese la congiunzione telegrafica fra le stazioni principali del paese ed il quartier generale dell' imperatore, ovunque si trasportasse. Piuttosto l' accordo dei due ministri in quest' opera fa nascere il desiderio di vederlo ripetersi in altre di maggiore importanza, vale a dire nel costruire nuove strade ferrate: il cui tracciamento fu anche in altri paesi ideato a raggiungere il duplice scopo, sì della pubblica ricchezza, sì della più pronta difesa dello Stato. Ciò confermano i più reputati ingegneri francesi, ed accertano che le ferrovie divergenti da Parigi sui punti principali della frontiera, e le altre congiungenti questi stessi punti,

offrono il mezzo di raccogliere istantaneamente forze considerevoli sui luoghi minacciati, e rendono pressochè impossibile un'invasione. Ed aggiungono che le stesse fortificazioni di Parigi sarebbero state giudicate inutile dispendio, se, allorchè furono discusse, la rete di quelle strade ferrate avesse avuto l'attuale sviluppo. Di questa guisa soltanto renderassi possibile anche il concorso della guardia nazionale; la quale, forse più idonea al combattimento che alle lunghe marcie, in nessun paese d'Europa ha potuto ancora prender parte attiva ad una guerra collo straniero.

Per queste considerazioni si conosce opportunissima una strada ferrata da Brescia a Cremona, ed altri già ne fecer parola. Ora noi vorremmo vieppiù caldamente raccomandarla, mettendone in rilievo i suoi rapporti militari, non che gli economici e commerciali, affinchè vi si rivolgesse contemporaneamente l'attenzione e del ministro della guerra e di quello delle pubbliche costruzioni.

Il nostro sistema di fortificazione, decretato e già intrapreso da Pavia fino a Bologna, lega insieme tutti i punti che ci assicurano la destra del Po. La quale, conservata sempre nostra da Casale sino a Ferrara, antemurale dell'Emilia, è base fortissima alle nostre operazioni, non che piazza d'armi sicura alle forze alleate che ci venissero dal Cenisio e dal mare. Pizzighettone poi, forte avanzato di Piacenza, mette a nostro profitto anche l'Adda, sicchè il nemico non potrebbe accostarsi a questa nostra linea di difesa senza gravissimo rischio della sua destra. Ma ciò non basta. Ora

ci resta di pensare all'offensiva; e fare tali opere nella nostra *zona d'operazione*, le quali ci permettano di giungere nell'istante più opportuno col massimo sforzo sulla *fronte di battaglia*. Tutte le facilitazioni di trasporto da noi praticate in direzione parallela o convergente alla *linea d'operazione* senza dubbio ne accrescono il valore strategico, sia rispetto alla difensiva sia rispetto all'offensiva. Perciò la somma accordata al ministero per opere di difesa alla nostra frontiera può benissimo, anzi deve essere in parte impiegata a rendere immediatamente congiunti i punti più importanti del futuro scacchiere: alla creazione cioè di linee telegrafiche e di ferrovie. Ed in vero, come si definisce il fine ultimo di ogni fortificazione? Fare tali opere nei punti che più si frappongono all'*obbiettivo* dei nemici, onde piccol numero dei nostri basti a respingerne o tenerne impegnati un numero molto maggiore. Siccome poi la guerra non è tutta una battaglia, anzi il maggior tempo è devoluto a cercar il punto più favorevole di darla; onde molte giornate si impiegano in marcie ed in contromarcie, molte negli indispensabili riposi; così un risultato non dissimile da quello di ben ideata fortificazione, lo si ottiene con un ferroviario strategicamente tracciato. Imperocchè è fuor di dubbio che si diminuiscono le giornate di marcia, aumentando quelle di combattimento vivo che può dare la stessa armata.

Precorrendo col pensiero ai nostri futuri casi di guerra, se anche non ci giovasse invadere il Polesine, noi saremmo obbligati a tener in rispetto Mantova con ragguardevoli forze sul basso Po. In tal caso la nuova

strada ferrata concede che anche quelle forze possano, venendo rapidamente a Brescia, a Lonato, agli approcci di Peschiera, prendere parte ad una grande battaglia su quei poggi, testimonii tante volte degli scontri più decisivi. È di 45 chilometri la distanza fra le due città; le quali, mentre sono le più vicine alla fronte nemica, ne distano però ancora 40 chilometri, ed hanno davanti a loro il Chiese, che, affluente dell'Oglio, può esserne temporaria difesa. A percorrere questa distanza i reggimenti abbisognano almeno di dieci ore; ed anche senza render la marcia più forzata, fa mestieri in seguito di un certo riposo. Al contrario colla strada ferrata basteranno due ore, poco più, ed i battaglioni giungeranno completamente schierati, pieni di forze, pronti al combattimento.

Manifestamente apparisce che, mediante questa ferrovia trasversale, utile contrapposto a quella che lega Mantova con Verona a pro degli avversarii, la destra e la sinistra del nostro esercito si mettono in immediata reciprocità di rinforzo. Giunte a Brescia, le truppe ed il materiale continuano sulle rotaje sino al Mincio; giunte a Cremona, una mezza marcia di 15 chilometri lor basta per raggiungere la ferrovia centrale; oppure, valendosi del Po possono essere sbarcate a Casalmaggiore, a Viadana, e portarsi ancora nello stesso giorno sotto le mura di Mantova.

Sia pure più o meno vicina la nuova campagna, alla quale agognano tutti i buoni, colla condizione però di presentarvisi muniti di forze e di mezzi preponderanti, è facile prevedere che la proposta ferrovia non solo

sarà di tenue costo, comparativamente alle altre dello Stato, ma eziandio ne riuscirà prontissima l'esecuzione; e nello stesso tempo, come accenneremo in appresso, ognuno la vedrà coordinata ai perenni interessi del commercio italiano. Quest'ultima condizione mancava affatto al tronco fra Châlons ed il campo militare francese. Eppure, all'aprirsi della state del 1857, in cui la guardia imperiale doveva raccogliersi per le manovre, il governo interrogò gl'ingegneri se prima dell'autunno potevasi eseguire almeno un binario, per l'intera distanza di 25 chilometri. Risposero affermativamente; solo chiedendo che apposito decreto li assolvesse dalla formale procedura per l'espropriazione. E fu tutta eseguita entro il termine indicato, vale a dire in due mesi, compresovi un ponte di 20 metri di corda sul canale della Marna. Fu grande non meno che giusta l'ammirazione de'Francesi e dei forestieri accorsi alle esemplari evoluzioni, in vedere il genio civile col militare manovrare insieme rapidissimamente.

Or quando potremo anche noi vantare un governo così volente, un'attività pubblica così meravigliosa? Oguuno ha fiducia che ciò accadrà presto, se da un canto l'attività governativa si conformerà alle grandi ed esigenti necessità di una nazione, che giunge finalmente a costituirsi libera; e se dall'altro la universale concorrenza e lo spirito d'associazione a tutte le utili imprese, non che autorizzate immediatamente, saranno anche di largo soccorso coadjuvate.

Potrebbe essere messa in campo una objezione: cioè che alla celerità delle mosse in parte sopperisce la li-

nea già intrapresa, Milano-Lodi-Codogno-Piacenza; la quale ha inoltre il notabile vantaggio di essere difesa dall'Adda; mentre il Chiese e l'Oglio sembrano inefficaci a difendere durevolmente la Bresciano-Cremonese. Ciò non deve arrestarci dall'eseguirle entrambe; avvegnachè se l'una è più munita, l'altra è assai più rapida, e per questo più strategica, facendoci evitare il gomito lunghissimo di Bergamo, con economia di due terzi del tempo; le cui minime parti, preziose sempre, hanno in guerra un'importanza vitale. L'essere meglio protetta è fortuna dell'una, ma non difetto dell'altra: imperocchè uno dei piu importanti servigi prestati dal genio militare si è appunto di distruggere e di riattivare ogni mezzo di comunicazione, a seconda dei casi.

Gl'intelligenti hanno giudicato che l'esecuzione di questa ferrovia, temporariamente armata da un solo binario, fuor che nei punti d'incontro, non possa importare più di sette milioni. Questi al certo non sarebbero i meno sagacemente impiegati dei 40 già destinati ad accrescere il valore strategico della nostra frontiera nord-est. Considerando poi, come faremo in appresso, la facilità e prontezza di esecuzione; considerando sopra tutto l'utilità perenne della ferrovia proposta, anche in contemplazione del grande commercio italiano, i sette milioni, anzichè spesi, riescono lucrosamente impiegati, e quindi conservati a beneficio dello Stato.

20 *Aprile* 1860.

Se noi, riguardando la carta del nostro paese, prendiamo a considerare il largo tratto fra l'Adda ed il Mincio, ricco, popoloso e commerciante, ci apparirà subito come grave lacuna la mancanza di una linea ferrata, che metta in comunicazione la ferrovia Lombardo-Veneta colla massima delle nostre vie navigabili e colla linea centrale. Se poi ci vengono sott' occhio le relazioni statistiche, riconosciamo che il nostro paese non conta ancora un chilometro di strada ferrata per ogni miriametro quadrato della sua superficie, mentre la Francia ne conta quattro, l' Irlanda cinque, il Belgio dieci, e quindici l' Inghilterra. Accusa le nostre passate politiche sciagure questo solo difetto di celeri mezzi di comunicazione, pei quali piuttosto dovea primeggiare la nostra Lombardia, doviziosa, frequentatissima, ed insieme esente di gravi ostacoli naturali, quali ne incontrarono e vinsero altri popoli più di noi fortunati.

Venendo ora ai particolari della linea proposta da Brescia a Cremona, si può asserire che nessun' altra strada ha mai avuto più favorevoli circostanze di costruzione. Ambe le città sono collocate quasi sullo stesso meridiano, mentre Brescia non è più orientale che di undici minuti primi, e Cremona e più meridionale della metà d' un grado. L' interposta contrada è una pianura uniformemente distesa, appena interrotta da lieve prominenza sulla destra dell' Oglio, che si apre con semplice lavoro di sterro. Ed ogni opra stradale non vi può essere

che maneggevolissima, imperocchè il terreno appartiene alla circumpadana stratificazione di vasti letti di argilla ed interposti ammassi di ghiaje. La più preziosa poi delle condizioni si è la tenue differenza di livello fra gli estremi ed i capi stabili intermedj. Il pavimento del Duomo di Brescia è alto sul livello del mare 156.^{m} 940; e quello della stazione 154,^{m}680. A metà strada il Mella passando vicino a Manerbio, giunse colle sue piene fino a 69,^{m}317; e più oltre a Pontevico, passa l'Olio alto 53,^{m}004; in fine il Po nelle massime piene ha raggiunto a Cremona 31.^{m}239, mentre il piede del Torrazzo è alto sul livello del mare 45,^{m}030. Ne risultano tre tronchi, alquanto diversamente livellati, ma l'inclinazione dei quali non oltrepassa in nessuno il 3,^{m}50 mille; ciò che scema di gran lunga, non che le spese primitive di costruzione, quelle incessanti dell'esercizio.

In verità, per questi soli dati non è possibile intravvedere il preciso costo chilometrico, ma dall'esempio di altre ferrovie, possiamo procurarci un criterio presuntivo. Nel Belgio, dove si danno 10 possidenti per ogni centinajo d'abitanti, e quindi i terreni vi hanno, come nel nostro paese, un prezzo elevato, la linea da Anversa a Gand di 40 chilometri fu costruita colla spesa unitaria di 97,900 franchi; e quella della Fiandra occidentale, lunga 121 chilometri, ne costò 128 mila: il che vien riferito dal *Bollettino delle strade ferrate* del 14 corrente. Ogniuno sa quanto questo prezzo unitario fosse assai più grave in addietro: ma anche la grande industria delle ferrovie, studiata dagli

uomini eminenti d' ogni paese, potè progredire sì nell' ecomomia dei capitali, come nella più lucrosa applicazione dei medesimi; sicchè in Francia la costruzione ordinaria, esclusi i grandi movimenti di terra e i grandi manufatti, è discesa fino al prezzo unitario di 50 mila franchi. Così ci asserisce l' esimio Perdonnet nelle sue *Nozioni generali sulle ferrovie.*

Volendo nondimeno attribuire ai 45 chilometri della ferrovia proposta il medio prezzo di 150 mila lire, la spesa totale sarebbe di lire 6,750,000. Il resto, fino a raggiungere i 7 milioni presunti, è sufficiente per dare ai manufattf la massima solidità, larghezza e perfezione. Anzi, oltre i ponti dell' Oglio e del Mella, che sono le edificazioni più rilevanti, tutte le opere minori pei fossi d' irrigazione e di scolo, pei passaggi e sotto passaggi, accessi e sfoghi d' ogni sorta, potranno e dovranno idearsi in rapporto non solo dei bisogni presenti, ma anche dei progressi futuri di quell' agricoltura. Così, insieme colla costruzione della strada ferrata, si avrebbe anche la bonificazione della zona percorsa là dove gl' ingegneri pratici dei luoghi da lunga pezza, ne avranno fatto conoscere il bisogno.

Prima di entrare nell' ultima e più importante parte del ragionamento, quella dei dati di ricavo e dei rapporti col grande commercio italiano, non è superfluo di far notare le difficoltà gravissime di esecuzione, ed il massimo dispendio che si presenterebbero per la linea di Brescia-Canneto-Casalmaggiore, il cui progetto a taluno offresi più sagacemente ideato solo perchè più rapidamente giungeremmo a Modena ed a Bo-

logna. Basti ricordare che, mentre Brescia, come sopra fu notato, ha l'altitudine di 156,^{m}949, e l'Oglio a Canneto, distante 45 chilometri, si eleva a 29,^{m}958; Casalmaggiore, più distante 22 chilometri, è alto 24,^{m} 573; ma è tutto soggiacente al Po, il quale in quel punto colle massime piene giunge a 27^{m}439. Necessiterebbe impertanto mantenere per lunghissimo tratto la strada ferrata rialzata fuor di misura sul paese circostante, perchè a Cremona appunto comincia, non interrotto ed estesissimo, il piano sommergibile del Po. D'altronde Casalmaggiore, Viadana e quelle altre doviziose comunità hanno nella stessa corrente eridania la via più economica ai loro trasporti: ed inoltre Canneto, Piadena, Asola, Bozzolo, che già possono navigare fino a Pontevico sull'Oglio, saranno un giorno favoriti dalla linea proveniente da Milano e congiungente Codogno-Cremona-Mantova; imperrocchè questa pure sarà necessaria più tardi a compiere il ferroviario settentrionale d'Italia.

Ora facciamo il riassunto dei rapporti vicinali in favore della linea proposta, che sono i più soddisfacenti. Sommando insieme la popolazione della città e sobborghi di Brescia, del mandamento di Bagnolo, del circondario di Verolanuova, del mandamento di Robecco, e dalla città e sobborghi di Cremona, si hanno 209, 366 abitanti compresi nella zona della nuova strada larga adeguatamente 10 chilometri e per conseguenza 4633 abitanti per ogni chilometro corr., e più di 400 per ogni chilometro quadr. Le quali cifre superano di gran lunga quelle di cui si appagano gl'intraprenditori di speculazione in uno studio preventivo.

Del pari sono soddisfacenti i dati intorno all' annuo movimento. col mezzo delle messaggerie e delle carozze private fannosi, in andata e ritorno, più di 15,500 viaggi all' anno, e si trasportano non meno di 85000 passeggieri. Nello stesso tempo, col mezzo di carri a buoi, di carri ad un cavallo, e di quelli più pesanti, che si chiamano *bare*, e sono tirati da quattro o cinque cavalli, si sono trasportate in un anno 425,990 tonnellate di prodotti in gran parte agrarj. Supponiamo che ciascun passeggiero, almeno una volta all' anno, abbia percorsa tutta la linea: e che lo stesso avvenga di ogni tonnellata di mercanzie, noi già fin d' ora possiamo intravedere, a norma delle vigenti tariffe, una rendita lorda molto vistosa. È noto che Brescia è l' emporio dei bozzoli cremonesi ed è sede della fiera serica più frequentata, che essa manda a Cremona nei Ducati e nell' Emilia i suoi ferri, le sue armi, la sua carta, i suoi materiali da fabbrica, e ne riceve i lini, il canape, i foraggi, i vini, i cereali, dei quali diffonde il consumo anche nel Bergamasco, nelle valli, nel Tirolo. Fors' anco in appresso potrà effettuarsi l' ideato progetto di una ferrata a cavalli da Brescia al lago d' Iseo, ciò che diminuirà di gran lunga le spese di trasporto dei materiali provenienti dalla valle Camonica; sicchè più frequente farassi il movimento sulla nuova linea.

E poi le ferrovie, mettendo a buon mercato ed agevolando i trasporti, moltiplicano ed estendono il commercio; invogliano alle industrie ed alle speculazioni; onde questa strada ferrata, che ha già intorno

a sè tanti elementi di vita, li moltiplicherà necessariamente, nè tarderà a farsi delle più lucrose. A riguardo dello sviluppo che ne ridonderà alla sola agricoltura, io sono fortunato di poter citare un periodo del prezioso libro intitolato: *La proprietà fondiaria e le popolazioni agricole in Lombardia. — Le strade ferrate poi*, vi si dice, *appagano anch' esse varj bisogni, a cui invano colle strade ordinarie e coi canali si tenderebbe di soddisfare. Fare sparire le distanze e recare in continuo contatto co' grandi centri dell' intelligenza e de' capitali i distretti più lontani, equivale a rivolgere su questi i due elementi essenziali di ogni progresso agrario. Le stesse cause che producono la migliore coltivazione de' poderi posti in vicinanza delle città, ed il più alto valore di quelle terre, si diffonderebbero a promuovere la prosperità anche dei più lontani territorj-*

Laonde riconducendoci al primo pensiero, ella ci par questa così utile e così urgente impresa, da meritare che i minisiri della guerra e dei lavori pubblici ne vogliano di conserva affrettare l' attuazione con quel felice accordo, con cui decretarono le nuove linee telegrafiche di questa frontiera. Se la esistente società delle ferrovie Lombarde-Venete e centrali d' Italia non vuol assumerne a buone condizioni l' incarico, ricordi il ministero, che nessuu contratto precedente e straniero ci può imporre restrizioni in un elemento così vitale per lo Stato. Chè anzi è suo dovere di presentare al Parlamento il suddetto contratto non tale e quale fu dettato dallo Straniero, ma con tutte quel-

le modificazioni che sono volute dall'interesse nazionale sopratutto e dall'egual diritto che hanno le provincie ad essere imparzialmente soccorse dallo stato.

30 *Aprile* 1860.

Il desiderio, il progetto di questa ferrovia fu alle due provincie suggerito dalla gioja dell' indipendenza, dall' istinto dell' unione, dal bisogno pressantissimo di moltiplicare i mezzi di civiltà e di ricchezza. L' incoraggiamento all' effettuazione fu attinto dalle considerazioni di convenienza strategica e commerciale e di buon mercato della costruzione, di cui si è già fatto cenno in questo opuscolo. Ma i promotori incontrarono massima difficoltà nel dare una soluzione completa al problema: il quale richiede non pure di unir Brescia con Cremona, ma sì piuttosto di metter in comunicazione l' arteria Milano-Venezia coll' arteria centrale italiana. Ciò ottenendo, il nuovo tronco può dirsi davvero parte integrante del ferroviario italiano, utilissima anzi necessaria diramazione alle vie maggiori. Nullameno, anche riguardato come tale, esso non comporta le spese gravissime di un ponte sul Po a Cremona, per congiungersi alla stazione di Firenzuola piacentino: e neppure gli basta il progettato ponte di barche, in contemplazione della rapidità e continuità di motori richiesta negli attuali trasporti dal commercio sempre più esigente. Laonde, come abbiamo già notato, si pensò che Cremona deve legarsi a Milano, e che a tal uopo il tronco già in costruzione Milano-Piacenza offriva un punto favorevolissimo di congiungimento presso Codogno; e conseguentemente la petizio-

ne compilata dai Cremonesi e dai Bresciani, per comune ed antica intelligenza, ha per allegato il progetto Brescia-Cremona-Codogno e fu già presentata al governo ed aspetta la superiore decisione. Riassumendone i dati, sono circa 70 Chilometri la cui pendenza massima è di tre e mezzo per mille, ma più sovente non ci arriva; ed il cui costo chilometrico, abbracciandovi costruzione effettiva, armamento e materale mobile si prevede inferiore anzi che no alla somma di lire 150,000.

Ora egli non è inutile d'aggiungere, che le accennate considerazioni militari e commerciali vieppiù si fanno favorevoli dopo aver preso Codogno per punto di congiunzione. Ed in vero Alessandria è sempre la principale piazza d'armi della nostra *base d'operazione* e le serve d'antemurale (ed insieme di legame col campo trincerato di Bologna) la testa di ponte a Piacenza. Da questo forte si dirama una doppia *linea di operazione*; e verso il basso Po, dove naturalmente deve accamparsi l'ala destra del nostro esercito; e verso la sinistra, che ha per *obbiettivo* il passaggio del Mincio. Abbreviare massimamente la distanza fra questi tre punti è un'esigenza inevitabile della nostra guerra nazionale ed in gran parte vi soddisfa opportunamente la ferrovia Brescia-Cremona-Codogno.

Ognuno si riccorda quale importante servizio fu prestato l'anno scorso dal binario Alessandria-Casale-Vercelli rendendo rapidissima, quella *contromarcia* dell'esercito alleato, onde risultava il trionfo di Magenta. Fu quella invero la prima volta in cui l'ingegno della rotaia fu messo in opra per eseguire una

marcia manovra, vale a dire una marcia offensiva in faccia al nemico. Ma egli è indubitato che la strategia saprà in avvenire viemeglio avvantaggiarsi e del vapore e dell'elettro-magnete, imperocchè dessa è prerogativa del genio enciclopedico di sua natura progressivo, sublime.

La nuova linea collega dunque la *base* colle *fronti*, ed insieme la *destra* colla *sinistra*. Essa è parallela al corso del Mincio, ed insieme ne è sufficientemente lontana; forma insomma un utile e adeguato contrapposto alla ferrovia Mantova-Verona, colla quale il nemico eseguisce istantanei concentramenti di forze.

Le considerazioni militari, quantunque del momento, sono pressantissime anzi vitali; ma quelle economiche e di commercio mirano ad un vantaggio perenne. Partendo da questo secondo punto di vista, si noti che le antiche provincie e la parte più occidentale della Lombardia sono già congiunte mediante via ferrata col porto di Genova e col centro d'Italia. Ma non può dirsi altrettanto delle valli dell'Adda, del Serio e dell'Oglio, e del Chiese in favor delle quali nulla s'è fatto ancora per infondere alle industrie ed ai commerci più lucroso sviluppo. Di tal guisa Cremona rimane isolata del tutto, mentre la sua medesima fertilità territoriale, non sufficiente al suo progresso economico, riceverebbe incremento massimo da rapide comunicazioni. Ed eziandio le antiche industrie metallurgiche del Bresciano rimarranno ingiustamente soccombenti nella concorrenza commerciale pel solo maggior costo dei trasporti per via postale. Troppo

lungo sarebbe l'enumerare i lavori ed i prodotti, che nelle provincie aspettano di essere vivificati e moltiplicati per questa strada. Basta il notare, che per essa la massima parte dell'alta Lombardia vien messa a contatto coi ducati e coll' Emilia: così dappertutto ha immensamente giovato il favorire la spontanea frequenza di scambii che la natura stessa ha stabiliti fra la montagna e la pianura.

V'è di più. Mediante il tronco proposto, Brescia legasi direttamente con Genova, donde già riceve i coloniali, gli olii, gli spiriti, ecc.; e Cremona congiungesi con Genova e con Milano. Al contrario, persone famigliarizzate con simili giudizii reputavano incerta l'utilità del tronco già decretato di Cremona-Treviglio; avvegnachè questo e quello di Piacenza corrono paralleli nella stretta zona interposta fra l' Adda ed il Lambro. Siccome innazi di dar propriamente mano ad un'opera pubblica e costosa, egli è savio di tener conto di tutti i riflessi, eziandio posteriori ad una presa deliberazione così noi siamo certi che il paragone fra la linea Treviglio-Cremona e la linea Brescia-Cremona-Codogno, riguardo non solo all'opportunità istantanea, ma anche allo sviluppo avvenire, suggerirà nuove decisioni a quelli che governano la pubblica cosa.

Per ultimo, egli è dovere d'aggiungere, che l'aprire un vasto campo di lavoro nelle due provincie bresciana e cremonese, ora accresciute in gran parte del mantovano, impoverite segnatamente dalle fallanze agricole, sarebbe spediente transitorio, ma efficace e doveroso a rialzare ed incoraggiare le abbattute masse popolari.

Le quali, più che ai frequenti decreti e programmi, prestan fede alle grandi opere; e, con semplice ma incontrastabile raziocinio, chiamano più felici quegli anni in cui loro si offre un lavoro più frequente.

15 *Novembre* 1860.

Nell'articolo antecedente si conchiudeva tanti essere gli argomenti in favore dalla proposta linea paragonata con qualunque altra tuttora da costruirsi in Lombardia, che savio ed opportuno partito sarebbe il sospendere anche lavori formalmente decretati, onde prenderla in più matura considerazione.

È vero che la passata legislatura confermava la rete lombarda tal quale fu pattuita fra la Società Lombarda-Veneta ed il cessato governo: ma si deve riflettere altresì che tale conferma venne adottata senza far precedere alcuna seria discussione sul tracciato delle linee nuove; e quasi soltanto per aderire alla proposta del ministero cui stimava per avventura il Parlamento di dover sostenere in allora in tutte le questioni.

Perciò oltre che una precedente deliberazione non assolve mai dal uno studio piú accurato d'una questione pubblica finchè non è trascorso il tempo utile a modificarla in beneficio del paese, quella poi che ci occupa non fu per anco discussa; ed è rilevantissima non solo per la spesa annessavi di dieci e più milioni, ma più ancora perchè vi si attaccano gl'interessi commerciali di parecchie provincie, la concorrenza dell'industria nazionale in confronto all'estera ed anche l'estenzione dei mezzi strategici onde avremo bisogno nell'ultima lotta e decisiva.

Per tali ragioni i Lombardi applaudirono alla fermezza colla quale il presente ministro dei lavori pubblici, a chi lo interpellava nell'una e nell'altra Camera Legislativa perchè i lavori di Treviglio-Cremona non ancora fossero incominciati, quantunque il suaccennato contratto li voglia compiuti entro il 1862, rispose che la società intraprenditrice era in giornata coi suoi obblighi, e che il governo non rinunciava puuto al suo diritto (o diremo meglio al suo dovere) dl proporre mutamenti alle prese deliberazioni finchè il periodo indispensabile all'esecuzione delle medesime non fosse in parte trascorso. E conseguentemente poco dopo si lesse sui giornali che il ministro aveva nominata una commissione coll'espresso mandato di rispondere a quello stesso quesito che avrebbe dovuto essere risolto l'anno scorso prima di confermare il contratto che ci aveva tramandato l'Austria, del quale l'italiana lealtà voleva e doveva mantenere quanto riguardava la posizione giuridica della Società contraente; ma nello stesso tempo doveva accrescere, diminuire o traslocare le linee da farsi quando il meglio della comune patria e la giustizia distributiva lo richiedesse,

Il quesito sarebbe insomma formulato in tal modo; il tracciato austriaco coincide esso propriamente coi veri bisogni dell'Italia settentrionale unita indivisibilmente col mezzogiorno? Secondariamente se in quel tracciato vi sono linee principali per esempio Milano Peschiera; Milano-Piacenza, Milano-Pavia, Milano-Magenta, le quali sono invariabili, e vi sono altresì linee secondarie Treviglio-Cremona, Bergamo-Lecco, ecc. que-

ste seconde sono veramente le linee le più utili per la Lombardia? e giacchè son tutte disegnate nella parte occidentale della medesima, è forse già riconosciuto evidente che gli stessi capitali spesi nella parte orientale non frutterebbero altrettanto ed anche più? Imperocchè il capitale impegnato dall'Austria sotto la forma di garanzia di interesse verso la società assuntrice può considerarsi ricavato da uniforme contribuzione presa su tutto il suo territorio dalTicino al Mincio. Perciò se non si vuol commettere un'ingiustizia questo capitale deve essere speso in modo che il vantaggio si versi sulla più larga zona del territorio stesso sul maggior numero degli abitanti e degli affari.

La commissione è presieduta dal più rinomato dei nostri ingegneri; da uno scienziato qual è riconosciuto anche fuori d'Italia, dal generale Menabrea. Un tal nome ha cresciuto le speranze delle popolate ed estese valli dell'Oglio e del Chiese le quali in forza del progetto austriaco e della sfortunata deliberazione che sopravenne a confermarlo, rimasero diseredate dei loro contributi e lasciate senza alcuna aspettiva di strade ferrate. La commissione non avrebbe dovuto contenere alcun lombardo, solo per attenersi a quell'adagio popolare che nega a chiunque di essere giudice in causa propria. Se tuttavia qualcuno vi appartiene il parere che essa riferirà sarà coscienzioso e soddisfacente quando sia guidato dai seguenti due principi che sono cardinali: 1.° la giustizia distributiva esige che tutto il capitale devoluto nel contratto suaccennato a linee secondarie venga impiegato a favore della più larga

zona d'interessi di quello stesso paese che ha contribuito a formarlo; 2.° il bene dello stato, cui la garanzia d'un determinato interesse, patuito nel contratto potrebbe divenire troppo gravosa, consiglia evidentemente di anteporre quella linea onde gli venga un aggravio minore e probabilmente non gliene venga alcuno.

Lo stesso bene dello stato consiglia di attenersi a quella linea che meglio si accorda colle principali italiane la Lombarda-Veneta e quella dell'Italia centrale; consiglia insieme quella linea che sarà mezzo strategico più possente nelle ultime e decisive battaglie dell'indipendenza.

Intanto che la commissione sta maturando i suoi studii, altri si agita al di fuori e si apparecchia alla lotta parlamentare cui darà luogo la proposta innovatrice ministeriale: e sta bene, purchè il tema sia svolto sinceramente e largamente senza affezioni municipali, senza intelligenze di partito. Difatti narrano i giornali che parecchi onorevoli senatori e deputati si radunarono in seduta preparatoria e deliberarono *di respingere qualsiasi proposta di modificazione delle linee già decretate, instando però vivamente per la costruzione Brescia — Cremona — Codogno.* Il progetto adunque della nostra linea fu creduto degno d'essere raccomandato alla Camera legislativa. Ciò solo basta a dinotare stringenti le ragioni che l'accompagnano così da farvi convenire perfino gli avversarii; i quali poi si dichiarano tali col far precedere il proposito di volere anzi tutto, ad ogni costo la linea già decretata Treviglio-Cremona in favore della cui preferibilità l'ar-

gomento più vantato è appunto l'essere già stata decretata.

Noi abbiamo già detto quanto questo precedente debba essere di poco valore innanzi a legislatori i quali devono chiamarsi piuttosto fortunati di apportare saggie modificazioni a qualunque decreto, quando il meglio del paese lo richieda. Nè i Bergamaschi nè i Bresciani, nè quelli dei Cremonesi e dei Mantovani, che riuniti in comune interesse dalla corrente dell'Oglio ne dividono i bisogni e le speranze, non negano che anche la strada Treviglio Cremona e meglio di Treviglio-Crema-Lodi sia per essere utile un giorno: ma stimano molto più urgente quella progettata da loro e quindi instano affinchè essa abbia la debita preferenza.

Importa pertanto riassumere i termini di confronto, Ognuno riconosce che mediante il tronco Treviglio Cremona, quest'ultima Città ha in vero il vantaggio di mettersi in comunicazione con Milano con Bergamo e colle industriose borgate dell'alto Adda, le quali viceversa sono messe in contatto del Cremonese e dei paesi dell'Italia centrale, con cui lo scambio di certo sarà grande, com'è naturale fra paesi diversamente produttivi.

Ma simili considerazioni non permettono di lasciare in dimenticanza la parte orientale del Bergamasco ed il Cremonese, tutto il Bresciano colle sue metalli ferre valli e gran parte del mantovano. Al contrario adottando la linea Brescia - Cremona Codogno che ne avviene? Cremona vien messa in comunicazione ancora più rapida con Lodi con Milano e quindi con Como e

colla Svizzera; d'altra parte percorrendo il più breve tratto, essa raggiunge il ponte di Piacenza e quindi Genova ed Ancona ovvero il Mediterraneo e l' Adriatico ed infine nella direzione di Nord Est essa è congiunta non pure a Brescia ma al Tirolo ed al Veneto; il che pure è un guadagno rilevantissimo, ottenuto senza accrescimento di spesa. Tutti questi motivi si offrono a noi con tanta forza ed evidenza da farci andar sicuri che i Cremonesi rifacendosi anche a consultare spregiudicatamente i loro veri interessi, saranno indubbiamente indotti a cadere d'accordo con noi sulla incontrastabile preferenza che deve essere data alla linea Brescia-Cremona-Codogno in confronto di quella che altri ha voluto procacciar loro.

Si noti eziandio che la città non solo, ma anche il territorio provinciale cremonese ritrae dal progetto nostro un maggiore vantaggio venendo per esso attraversato da due tronchi l'uno verso Brescia l'altro verso Codogno. Ma sopratutto si guardi all'insieme e si riconosca che la produzione ed il commercio cremonese esigono altrettanto d'esser messi in comunicazione con Brescia, vale a dire col Tirolo e col veneto, quanto con Milano e coll'Italia transpadana.

Onde ottenendo entrambi i vantaggi colla stessa linea la provincia cremonese non può che esserne meglio soddisfatta. Più lo deve essere il legislatore che può abbracciare in un solo concetto un'area maggiormente vasta di lavoro nazionale senza che il dispendio dell'erario riesca più grave.

Ognuno in fine e gli stessi avversarii si convinceran-

no di riconoscere un debito verso la terra bresciana vasta, popolata e oggi mai poverissima; e verso tutte le borgate al di quà del Mincio che provvisoriamente fanno provincia con essa. Imperocchè di questa guisa anche Brescia vien congiunta a Cremona ed al ponte di Piacenza che è finora per le ferrovie lombarde l'unico punto d'approdo verso il centro ed i mari. L'industria metallurgica di Brescia sarebbe trattata con parzialità ostile, mettendo più presto in comunicazione col mezzogiorno le ferriere di Bergamo e di Lecco che non le sue: per tanto deesi preferire quel mezzo che asseconda lo smercio di tutte con più equa uniformità.

Se i membri della sullodata Commissione riterranno buone le molte ragioni qui in isbozzo compendiate potranno tutte raccoglierle con una sola parola: la linea Brescia - Cremona Codogno offre un avvenire produttivo più di ogni altra che si vuol costruire in Lombardia; quindi è dichiarata la più urgente, sopperendo la medesima ad un maggior numero d'interessi, onde riesce anche meno costosa allo stato, imperocchè l'onere della garanzia d'interesse ridurrassi alla minima cifra. La linea Treviglio - Cremona oltre corrispondere ai bisogni di un minor numero di paesi, riesce parallela e vicina alla linea già quasi costrutta Milano-Piacenza e conseguentemente il suo ricavo chilometrico sarà sempre attenuato da tale concorrenza. Rispetto alla quale circostanza vien in acconcio una considerazione riguardante i vantaggi militari attribuiti alla linea di Treviglio. Ora egli risulta evidente che questi vantaggi riposano nella strategia difensiva: e nessuno li contesta dal

momento che la linea è lontana dalla frontiera ed è difesa da un fiume; tuttavia nessuno parimenti può negare che questi vantaggi sono già prestati dalla linea vicinissima ed omologa di Milano-Piacenza, onde non possono più essere citati in favore della nuova che si vorrebbe costruire. Ed in proposito aggiungeremo ciò che ci siamo ingegnati di dimostrare negli articoli precedenti, che nello stesso tempo la strategia offensiva non solo suggerisce di congiungere Piacenza ed indi Cremona con Brescia, ma ne fa urgente il bisogno, come l'unico espediente a moltiplicare le forze del nostro esercito su varii punti dello scacchiere, a sorprendere il nemico con rapidi concentramenti di forza.

Noi speriamo che la commissione consultiva ed il Parlamento giudicheranno tale questione in nostro favore; noi oseressimo dire di esserne certi ove la discussione sia per essere al postutto radicale; vale a dire senza tenere alcun conto delle linee già designate dal cessato governo, il quale non solo era ostile ai nostri nazionali interessi ma anche indifferente alla giustizia distributiva colla quale tutte le provincie devono essere trattate.

25 *Maggio* 1861.

Illust. Sig. Ministro

Il N. Sig. Filippo Ugoni, altro degli onorevoli Deputati bresciani al Parlamento, faceva pervenire alla *scrivente* il dispaccio 7 andante, Divisione 3.ª N. 19455, col quale la S. V. Ill. corrispondeva alla sollecitatoria del benemerito nostro deputato, assicurandolo, che quando fossero fatte a cotesto Ministero serie proposte per la concessione di una ferrovia da Brescia a Codogno per Cremona, Vostra Eccellenza non avrebbe difficoltà di accordarla, e di proporne l'approvazione al Parlamento, consentendo le solite facilitazioni doganali, ed un'assicurazione di reddito da parte dello Stato.

La scrivente Deputazione, facendosi, come è del suo debito, interprete dei sentimenti di questa Provincia, si affretta a porgere alla S. V. Ill. l'omaggio della più sentita gratitudine per la manifestazione di disposizioni tanto favorevoli a pro di un'impresa, cui stanno legati

i più vitali interessi dell' industria e del commercio bresciano; ma nel tempo stesso non può dispensarsi dall' offrire al giudizio imparziale e sagace dell' Eccellenza Vostra alcune considerazioni di altissima importanza, nella fiducia, che desse valgano a modificare in parte una provvidenza governativa, la quale noi non ci attenteremo di segnalare che come lesiva ai nostri interessi, e meno atta a soddisfare quelli della nazione.

Eccellenza! Le favorevoli disposizioni, manifestate nel citato dispaccio Ministeriale, suppongono l'esistenza di una Compagnia imprenditrice della linea ferrata Brescia - Cremona - Codogno, che sia per chiederne al Governo la concessione: ora l'Eccellenza Vostra può credere *seriamente* all'esistenza probabile di una tale Compagnia? Tacciamo delle condizioni relativamente assai sfavorevoli, che sarebbero fatte ad una società nuova, la quale assumesse quell' impresa in confronto della Società privilegiata della ferrovia Lombardo - Veneta e dell'Italia centrale, la quale, esercitando il diritto di prelazione che le spetta, si avvantaggerebbe sulla prima con un vistosissimo risparmio di capitale nella costruzione, e con un' aumento sicuro di utile nell' esercizio, padrona, come è della Stazione di Brescia, e di un' immenso materiale mobile, dispositrice di un numeroso personale tecnico ed amministrativo, e monopolizzatrice di diritto degli orarj sulle grandi linee, delle quali la nostra sarebbe un tronco di comunicazione.

Parliamo piuttosto del tronco già decretato, che deve mettere in comunicazione Cremona con Treviglio e Bergamo, di questo tronco di ferrovia, che minaccia

di sicura rovina il commercio bresciano, allontanando dalla nostra piazza lo sfogo delle nostre industrie e dei nostri prodotti di tanto, di quanto lo avvicina a Bergamo, ed alle vallate di quella Provincia. Chi oserebbe costituirsi in società, e chiedere la concessione della linea Brescia - Cremona, quando esistesse già la linea ferroviaria Treviglio - Cremona? Quale società potrebbe ripromettersi ragionevolmente un guadagno sulla nostra linea, se la società... privilegiata, -- che pure potrebbe calcolare un nuovo e vistosissimo risparmio nelle spese di costruzione, perchè a lei non sarebbe necessario il costruire la stazione di Cremona, e perchè potrebbe condurre la nostra linea sul tronco di quella Treviglio - Cremona o ad Olmenetta, od anche a Casalbuttano, rendendo comune alle due linee un tratto di circa otto chilometri, — si rifiutasse di esercito?

Poichè adunque è fuori assolutamente dai limiti del probabile il fatto di una Società futura, che seriamente si proponga di chiedere la concessione della ferrovia da Brescia a Codogno per Cremona, in confronto della Società privilegiata della ferrovia Lombardo - Veneta e dell'Italia centrale; e poichè da questa medesima Società non potrebbesi ragionevolmente aspettare la richiesta della concessione per la nostra linea ferroviaria, quando sia indeclinabile la costruzione della linea Treviglio - Cremona, alla lealtà dell' Eccellenza Vostra rimane la dispiacenza di aver promesso all' egregio nostro Deputato Nob. Ugoni, e col mezzo di lui, alla nostra Provincia, un favore, del quale non ci sarà mai possibile lo approfittare, ed a noi la funesta certezza, che

la ferrovia Treviglio - Cremona annienterà di un tratto la nostra industria ferriera, il nostro commercio di legnami da fabbrica, di pietre da taglio e da macina, di sete, di agrumi, di olio, di carta, di carboni.

Di fronte a questo avvenire, che sarà conseguenza inevitabile di una mal calcolata misura governativa passata in legge, la scrivente Deputazione Provinciale di Brescia sente vivissimo il dovere di protestare altamente contro la decretata costruzione della ferrovia Treviglio - Cremona, per la quale Brescia è allontanata violentemente dagli emporii del suo commercio, è segregata, sola in confronto di tutte le altre città lombarde di minor conto, dal consorzio dell' Italia centrale e meridionale. E a tale protesta non trascorrerebbe la scrivente Deputazione, se le naturali condizioni di questa città e provincia creassero di per sè stesse questo duro stato di annientamento commerciale, e se i supremi interessi della nazione imponessero questo nuovo durissimo sacrificio. Ci sia lecito il dire con legittimo orgoglio, che Brescia non suol chiedere privilegj a pregiudizio della nazione o di alcuna delle consorelle provincie, come non suole arretrarsi innanzi al pericolo ed a certa sciagura, se la salvezza della patria comune lo esiga.

La Deputazione scrivente si dispensa dall' offrire alla S. V. Illust.ª la convincente dimostrazione del danno gravissimo, che ridonderà a Brescia ed alla sua popolazione manifatturiera e commerciale, dalla costruzione della ferrovia Treviglio - Cremona. Noi abbiamo ammesso finora questo fatto, siccome una verità di

per sè manifesta, e l' intelligenza la più comune non saprebbe revocarla in dubbio, ove appena volesse gettare uno sguardo sulla carta del Regno, per rilevare la lunghissima via ferrata che i nostri prodotti industriali saranno costretti a percorrere per valicare il Pò, ed essere portati sulle piazze di Parma, di Bologna e delle Romagne. Questo danno, che a noi non creava la natura, che anzi forzando la natura ci si vuol creare dalla legge e dall' arte, si può riconoscere siccome necessitato dai grandi, dai supremi interessi della nazione?

I maggiori interessi della nazione stanno ora pressochè intieramente nella difesa delle frontiere. Le provincie di Brescia e di Cremona sono, speriamo per poco, collocate in prima fila contro il più fiero e terribile nemico dell' italiana indipendenza: l' avvicinare i due capiluoghi delle provincie e tra loro, ed agli altri centri maggiori con una ferrovia, costituisce per ora uno dei più gravi bisogni della nazione. Di quale vantaggio non sarebbe in una guerra, la ferrovia che mettesse Brescia alla distanza di due ore da Cremona, e di poco più che quattro ore da Piacenza, mentre invece La mancanza di quella richiederebbe sulla ferrovia di Milano per Lodi un tempo relativamente lunghissimo? la scrivente non si inoltrerà d'avvantaggio sul terreno della strategia, profana come è ai segreti della difficile scienza, e lascierà al competente giudizio dei nostri Generali il pronunciare sulla preferenza da darsi all' uno dei due tronchi Bergamo - Treviglio - Cremona, Brescia Cremona Codogno, nelle viste della difesa del Regno.

Secondo alla difesa delle frontiere, ma non meno importante negli interessi nazionali, havvi il bisogno di facilitare e rendere più frequenti le comunicazioni commerciali tra i varii popoli delle provincie italiane, ed in modo speciale fra quelli, i quali furono divisi dai minuti governi, che da secoli li rendevano gli uni agli altri stranieri. Il Governo nazionale dovrá sicuramente, a tempi migliori, vincere e distruggere uno di questi ostacoli all'unificazione d'Italia, unendo le sponde del Pò con numerosi e facili passaggi. Cremona reclama, e con giustissima ragione, la costruzione di un ponte di barche, à se la fama non mente, si sarebbe già costituita una Società assuntrice di quell' impresa; quello sarebbe il ponte più vicino alla Lombardia pedemontana, faciliterebbe le comunicazioni tra le due sponde abitate da popolazioni che si stringerebbero grandemente tra loro per reciproci interessi e bisogni; l'alto ed il basso bresciano, scarso di braccia ai bisogni agricoli, a date epoche, sarebbe soccorso ogni anno dai robusti contadini della Lunigiana e del Fivizzanese, ed allorchè da Parma si costruirà una ferrovia attraverso all' Appennino di Pontremoli, se dalla ferrovia dell' Italia centrale un tronco si staccasse da Firenzuola per Cremona, se il desiderato ponte di Cremona fosse costrutto, se una ferrovia da Cremona si dirigesse a Brescia, le popolazioni di una cospicua zona longitudinale d' Italia si confonderebbero in poco volger di lustri in istrette consuetudini di reciproci interessi ed ufficj, le estreme pendici delle alpi meridionali sarebbero avvicinate pel più breve cammino alle vette degli Appennini,

e la Lombardia orientale avrebbe a Spezia un porto sul Mediterraneo alla distanza di poche ore, come di poche ore è distante la Lombardia occidentale dal porto di Genova.

Ed è veramente deplorevole, che mentre si profondono milioni e milioni per distendere sulla occidentale Lombardia una spessa rete di ferrovie, non si dubiti poi, con troppo manifesta ingiustizia, di abbandonare la Lombardia orientale ad uno sconfortevole isolamento, come se dessa fosse il rifiuto della nazione. Da Milano molteplici tronchi ferroviarj si staccano dirigendosi verso le Alpi, e la loro importanza è ben lontana da quella che si attacca alla ferrovia da Brescia per Cremona a Codogno; da Milano una grandiosa ferrovia porta per Novara a Torino: da Milano un nuovo tronco si spinge per Pavia oltre il Ticino: da Milano si inizia la grande strada ferrata per Lodi e Piacenza e per l'Italia centrale. Tutte queste vie ferrate colla Lombardo-Veneta, coprono o copriranno tra poco la Lombardia occidentale; eppure ciò non basta; l'unica via longitudinale, che deve unire le due maggiori la Lombardo-Veneta e quella dell'Italia centrale; quella, che dopo la Lombardo-Veneta, legherà l'orientale all'occidentale Lombardia, deve staccarsi da Treviglio, cioè quasi alle porte di Milano, sebbene parallela ed alla distanza di soli venti Chilometri da quella da Milano a Piacenza. Questa differenza di misura nel calcolare gli interessi delle varie provincie urterebbe violentemente le suscettività della nostra popolazione, se la stampa periodica della nostra città si permettesse di segnalarla al pubblico, col farne

argomento di biasimo al Governo, e forse quel profondo, quel vivissimo attaccamento, che Brescia consacra alla causa dell'ordine e della concordia potrebbe venirne scemato.

Ma v'hanno poi interessi speciali di altre città e provincie, cui l'interesse di Brescia debba a buon diritto essere offerto in olocausto?

Nella questione in discorso, tutti sono stranieri fuor che Cremona. Il Governo del Re, nel proporre, ed il Parlamento della Nazione, nell'approvare la Convenzione 25 Giugno 1860, intesero e vollero, che fosse provveduto agli interessi di Cremona con una ferrovia, che la togliesse all'ingiusto abbandono, cui era lasciata. Perchè il Ministro dei Lavori Pubblici proponesse allora la linea di Treviglio-Crema-Cremona piuttosto che quella Brescia-Cremona, perchè il Parlamento assecondasse quella proposta, poco importa il rilevare; ma se è vero, come è verissimo, che quella linea pregiudica gli interessi di Brescia in un modo irrimediabile, e ciò contro natura e contro giustizia; se è vero, come la Deputazione scrivente si accinge a dimostrare, che la linea da Brescia a Codogno per Cremona, avvantaggia Brescia senza pregiudicare Cremona, non sarà apposto a colpa a noi il reclamare dal Governo e dal Parlamento l'annullamento di quella concessione, in quanto si riferisce al tronco ferroviario Treviglio-Cremona.

Cremona è in corrispondenza con Brescia e colla sua provincia per molteplici commerci. Ritira da noi ferro lavorato in chioderie, attrezzi agricoli, lime, armi

da fuoco e da taglio, carbone, legnami da fabbrica, pietre da macina e da costruzione, calce, agrumi, frutti, lane manufatturate, cuoi, carta, seta e cascami, olio d'ulivo; a noi ricambia granaglie, lino e confetture ed ora anche vino. Il mercato di Brescia, quelli di Iseo e di Desenzano, sui quali si provvedono le popolazioni delle nostre vallate, della riviera benacense, e per lo addietro, e, speriamo tra breve ancora, gran parte del trentino, sono emporii delle granaglie cremonesi. La ferrovia Brescia-Cremona corrisponderebbe alle necessità dei suaccennati commerci in un modo completo, come non potrebbesi certamente ottenere col decretato tronco Treviglio-Cremona; e le due Provincie Bresciana e Cremonese, col breve ferroviario da noi propugnato, si avvantaggerebbero dei reciproci privilegii largiti ai due paesi dalla natura. Brescia avrebbe alla portata de' suoi commerci le vie fluviali dell'Oglio e del Pò; Cremona porterebbe con pochissima spesa le sue granaglie ed il suo lino sulle sponde popolose del Garda e del Sebino e nelle rimote ed industri Valli Sabbia, Trompia e Camonica fino all'Aprica, fino al Tonale, se, com'è nel desiderio di Brescia, si giungerà a costrurre la strada iposidera già progettata da Brescia ad Iseo.

Soddisfatti i bisogni del commercio di Cremona verso il settentrione, giacchè egli è in contemplazione di Cremona, che si pensò ad una strada ferrata di congiungimento alla Lombardo-Veneta, vediamo come colla linea da noi propugnata si soddisfi a quelli che la legano alla parte occidentale della Lombardia. Cremona de-

sidera avvicinarsi a Milano, cui la chiamano i più stretti vincoli sociali, quelli della proprietà fondiaria. È noto come i beni stabili della provincia Cremonese appartengano per la massima parte a famiglie dimoranti in Milano. Or bene, il tronco da Cremona a Codogno, che farebbe parte della linea da noi proposta, collocherebbe Cremona sulla ferrovia di Milano-Piacenza, e soddisferebbe a questo bisogno di Cremona sopra una via per circa quindici Chilometri più breve di quella per Treviglio, mentre al tempo stesso le aprirebbe un nuovo sfogo delle sue granaglie sulla piazza di Parma, che provvede le popolazioni dell'Appennino settentrionale e meridionale, collocate lungo la strada della Cisa, e la avvicinerebbe di molto al porto di Genova pel tronco di Casteggio. Che se vogliasi rendere completo il sistema ferroviario, che soddisfi ai bisogni commerciali di Cremona, poichè tali bisogni la portano a tradurre le sue granaglie a Bergamo, e di là a Lecco, a Monza e a tutta la Brianza, i due tronchi da Lodi a Crema e da Crema a Treviglio basterebbero a tale completamento, e soddisferebbero ad un tempo i giusti desideri di Lodi e di Crema. Questi tronchi complementari eccederebbero, è vero, la lunghezza prestabilita e forse convenuta colla Società privilegiata; ma oltrechè tale eccedenza è minima, trattandosi di soli quaranta Chilometri, essi come dicevamo, sono pur sempre per quelle popolazioni una neccessità, che tosto o tardi converrà soddisfare, essendo molti e gravi gli interessi che legano Crema a Lodi, e ne fanno, di due, quasi una sola città. Ammesso adunque, che si costruiscano anche i due tronchi Lodi-

Crema, Crema-Treviglio, il commercio di Cremona con Bergamo avrà a percorrere una strada più lunga di quella diretta da Cremona a Treviglio di soli Chilometri venti circa, ciò che porterebbe un ben piccolo sconcio nelle comunicazioni tra le due città, minimo poi ed assolutamente trascurabile se si confronti al danno gravissimo che si verificherebbe per Brescia, ove si preferisse la linea Treviglio-Cremona, alla linea Brescia - Cremona - Codogno. D'altra parte questo lieve pregiudizio di Cremona sarebbe a lei compensato ad usura col tronco Cremona-Codogno, il quale la mette a contatto colla strada dell'Italia centrale, e con quello Cremona-Brescia, che la colloca sui mercati di Brescia, di Desenzano e di Iseo.

Ritenuto quanto è per se manifesto, cioè, che la decretata strada da Treviglio per Cremona annienta il commercio di Brescia, e toglie questa città e provincia al consorzio delle città e provincie della parte centrale e meridionale di Italia; provato che la strada da Brescia per Cremona a Codogno corrirponde ai grandi bisogni della nazione, facilitando la difesa delle frontiere, favorendo le comunicazioni ed il contatto di una popolazione contenuta entro una gran zona, che dalle alpi valica il Pò e gli appennini, e si estende al Mediteraneo; che di più non pregiudica anzi favorisce gli interessi di Cremona non solo ma, con un breve tronco addizionale, quelli ancora di Crema, di Lodi, di Bergamo, di Milano, di Parma; noi ci presentiamo al Governo del Re, che desideriamo sempre amato e benedetto dal popolo Bresciano, noi ci indirizziamo al Parlamento in cui voglia-

mo riconoscere il senno e la giustizia della Nazione e, protestando contro la decretata costruzione della sola ferrovia Treviglio-Cremona, chiediamo, che, o sia nello stesso modo decretata la contemporanea costruzione della ferrovia Brescia-Cremona-Codogno, o sia alla prima sostituita la seconda linea.

Brescia, il 18 Maggio 1861.

I Deputati Provinciali

Ing. G. Luscia D. B.
Avv. Fenaroli Federici.
Avv. Carlo Capra.
L. Bettoni.
N. Zoppola.
Laffranchi D. Giulio.

A Sua Eccellenza

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

TORINO.

È noto alla scrivente Rappresentanza, che il Comitato Promotore delle opere di pubblica utilità e la Deputazione Provinciale di Brescia, con due distinte Petizioni, hanno invocato l' attenzione di V. E. sulla necessità di una via ferrata che unisca Brescia a Cremona e di là per Codogno, a Piacenza.

Lo stesso scopo si propone la Camera di Commercio di Brescia in questa Petizione, che spera non debba apparire disopportuna, se non fosse per altro motivo, per ciò, che soddisfa il debito che la Scrivente ha verso i propri rappresentati di non starsene muta su di un argomento che interessa nel più alto grado

il commercio, l'industria e la economia della intera Provincia, e di tutta la regione italiana, non escluso il Trentino, che è racchiusa fra le Alpi, il Mincio, l'Oglio ed il Pò.

Però, prima di entrare in questo argomento, la Camera sente il bisogno di esprimere a V. E., a nome proprio, e segnatamente delle popolazioni sparse lungo la Riviera occidentale del Garda, i più vivi e cordiali ringraziamenti pel benevolo accoglimento di cui volle onorare le loro istanze per l'attivazione della navigazione a vapore, per conto dello Stato, su quella linea lacuale; senza dissimulare la speranza, che la illuminata operosità del Ministro valga ad ottenere la pronta attuazione di questo desideratissimo provvedimento.

Quanto al soggetto di questa Petizione, la Camera non vuol abusare della bontà di V. E. ripetendo quanto nel proposito le venne fatto conoscere dalle istanze del Comitato promotore di quell'opera, e della Deputazione Provinciale, e dai deputati della Provincia, che si fecero interpreti de' suoi bisogni sotto questo riguardo importantissimo delle comunicazioni ferroviarie. La Camera si limiterà a soggiungere a quanto fu detto quelle osservazioni in linea economica che le sono suggerite dalla pratica cognizione dei rapporti commerciali.

Se si da uno sguardo alla rete delle ferrovie già costrutte o da costruirsi in Lombardia per effetto della Convenzione 25 Giugno 1860 balza all'occhio, senza bisogno di computi, la sproporzione colla quale va ad

essere dotata di questo fattore di cultura e di ricchezza la Lombardia occidentale, in confronto di quella parte di essa che è compresa fra l'Oglio ed il Mincio. — Nella prima regione si annoverano le linee dal Lago maggiore per Gallarate, a Milano, Lodi e Piacenza; Milano - Pavia; Milano - Monza e Como; e la massima parte della grande linea Lombardo-Veneta; mentre nella Lombardia orientale non abbiamo che il solo tronco Bergamo-Brescia - Desenzano, e in particolare la parte piana della Provincia di Brescia, e i distretti del mantovano ad essa aggregati non posseggono un solo chilometro di ferrovia. —

È forse a riparare in parte a questo difetto che il Ministro che ha preceduto V. E. pattuiva colla Società lombardo-Veneta la costruzione della ferrovia che partendo da Treviglio, in linea pressochè parallela all'altra Milano-Piacenza, e toccando Soncino, Soresina e Casalbuttano, mette a Cremona.

Si tratta ora di vedere, se nell'interesse generale, e in quello delle due Provincie di Brescia e di Cremona, questa linea meriti di essere preferita alle altre che potessero venir proposte e accettate dalla Società concessionaria. È un confronto che la Camera avrebbe voluto evitare, ma non lo permette la natura stessa dell'argomento, perchè la dimostrazione della utilità della linea Brescia-Cremona, nello Stato in cui trovasi la quistione, implica necessariamente un giudizio di preferenza fra di essa e le altre che mirano allo stesso scopo. In questo esame pare alla Camera che si debba avere speciale riguardo agli interessi delle due Pro-

vincie di Brescia e di Cremona, in quantoche quella di Lodi e Crema è già dotata della linea Milano - Lodi Piacenza, che si spingerebbe a Cremona per Codogno anche secondo il progetto dei due Comitati Cremonese - Bresciano; e quella di Bergamo, e le soprastanti vallate, col territorio di Lecco, dovrebbero starsene soddisfatte della congiunzione a Cremona e Piacenza colla linea Bergamo-Brescia-Cremona e Codogno, senza pretendere una comunicazione diretta per Treviglio e Cremona, quando la costruzione di questa impedisse che si provveda di una ferrovia tutta la Lombardia orientale, che come si e detto, può a buon diritto reclamare di preferenza le sollecitudini del Governo.

Ridotta la questione a questi termini, la Camera non dubita di asserire, che colla linea Brescia-Cremona Codogno si soddisferebbero i bisogni di queste due provincie, senza privare alcuna delle altre di quei vantaggi, che giustamente ponno ripromettersi da una ferrovia che ha e deve avere principalmente di mira gli interessi della Lombardia compresa fra l'Oglio e il Mincio.

Milano, Lodi, Crema e Pavia sarebbero messe in comunicazione con Piacenza, e per di là coll' Italia del centro, con Cremona, e per di più con Brescia e con tutta la regione fertilissima e sparsa di grosse borgate interposta fra le due città: Bergamo, Lecco, e la Valtellina sarebbero congiunte a Cremona e a Piacenza, per la linea Brescia - Cremona - Codogno; mentre alla lor volta il basso Cremonese, il Mantovano e il Bresciano sarebbero congiunti coll' alta Lombardia, coll' Italia Centrale, e con Milano.

Per tal modo, la rete lombarda avrebbe precisamente la figura di un quadrilatero, i cui lati si formerebbero dalle linea Pavia-Milano-Como, Milano-Bergamo-Desenzano, Brescia-Cremona, Cremona-Codogno-Piacenza, mentre due altre linee lo percorrerebbero internamente; quella Milano-Treviglio col prolungamento a Brescia; e quella Milano-Lodi-Piacenza.

Se invece si tenesse ferma la linea Treviglio--Cremona, senza costrurre quella da Brescia a Cremona, noi avremmo tre linee all' interno; Milano-Treviglio; Treviglio--Cremona, e Milano--Lodi--Piacenza, mentre il lato Brescia--Cremona ne rimarebbe affatto sprovvisto.

Nelle discussioni avvenute nel Parlamento e fuori, si sono posti in evidenza, a favore della linea Treviglio-Cremona, gli interessi commerciali che uniscono la media Lombardia colla regione montana, e particolarmente colle industriose vallate che ne ritirano le granaglie e vi mandano le ferrerie, i legnami, i carboni, ed altri prodotti. Ma pare alla Camera, che appunto sotto questo riguardo la linea Brescia-Cremona meriti sopra di ogni altra la preferenza.

Quali sono i territori e le vallate dell' alta Lombardia più ricchi di industrie e più interessati alla costruzione di una ferrovia che li metta in comunicazione colla Lombardia del centro e per di là coll' Emilia e colla Toscana? Senza dubbio la Valle Camonica ricca di ferrerie, di legnami, di bestiame; la Valle Trompia dotata di antichi e di nuovi opificj per le manifatture di ferro, e di presente fatta centro di una fabbrica d' armi che sta per divenire una fra le prin-

cipali del nuovo regno; la Valle Sabbia e con essa il Trentino, i cui rapporti commerciali colla bassa Bresciana, col Cremonese e coll' Italia del centro, per ragioni politiche ed economiche, tendono a farsi più frequenti ed estesi.

Or bene i prodotti fra questi paesi e la bassa Lombardia fanno tutti scalo ad Iseo, sul lago di questo nome, a Brescia e a Desenzano, e perciò la linea ferroviaria che può meglio favorire questa corrente di scambi non è quella da Treviglio a Cremona, sibbene l'altra Brescia-Cremona.

Una buona parte della stessa Valle-tellina, dopo la costruzione della via attraverso l'Aprica, si troverebbe posta in più diretta e pronta comunicazione con Cremona e coll'Oltrepò per la via di Iseo, Brescia e Cremona, anzichè per quella di Lecco, Treviglio, Cremona.

Ma v'ha un'altra considerazione che il Ministero ed il Parlamento non vorranno certamente dimenticare. La Lombardia occidentale, siccome più vicina ad una grande e ricca città, e già dotata, o vicina ad esserlo, delle linee che da Milano si dipartono verso Pavia, Lodi-Piacenza, Treviglio-Brescia, non può ragionevolmente accampare, nè sotto il riguardo della economia, nè sotto quello della cultura civile e politica, quell'urgente bisogno dei nuovi mezzi di comunicazione che si mostra evidentissimo pel territorio e per le popolazioni del basso bresciano, del cremonese e dei distretti annessi dell'antica provincia di Mantova. Le grosse borgate di Manerbio, di Verolanuova, di Quinzano e di Pontevico, i fertili territorii in cui giacciono, e le

popolazioni che vi hanno stanza, attendono dalla ferrovia Brescia-Cremona un potente stimolo ai progressi nell' agricultura, nell'industria, e nei traffici, e un mezzo, più di ogni altro efficace, di incivilimento morale e politico.

In particolar modo si nota, che la linea Brescia Cremona, toccando il paese di Pontevico approfitterebbe del movimento commerciale, che, per mezzo dell' Oglio si mantiene ancora attivissimo fra il basso mantovano e l' Oltre Pò, e le Provincie di Cremona e di Brescia; mentre, d' altra parte, ove si adottasse la deviazione da Pontevico a Casallbuttano, di cui è cenno nel progetto del Comitato cremonese-bresciano, si provvederebbe anche agli interessi di quella zona del territorio cremonese, che dovrebbe essere attraversata dalla linea Treviglio-Cremona.

In special modo dovrebbesi tener conto dei vantaggi che dalla ferrovia Brescia-Cremona deriverebbero alle relazioni commerciali fra l' Italia del centro e del mezzogiorno, e l' alta Lombardia, il Trentino, il Tirolo, la Baviera, e gli stati tedeschi a questi conterminati. Gli olj, gli agrumi, lo zolfo, ecc. provenienti sia dal porto di Ancona, sia dalle ferrovie che attraversano la Penisola potrebbero dalle ultime parti d' Italia essere tradotte, senza bisogno di carico e scarico, sino a Desenzano, per proseguire il loro viaggio sia colla ferrovia lungo l' Adige, sia coi legni a vapore ed a vela del Lago di Garda.

Si è trattata la quistione anche sotto il rapporto militare, per cavarne un argomento a favore della linea

proposta dal cessato ministro. E invero la Camera, istituto puramente commerciale, non dovrebbe soggiungere parola in proposito a fronte delle autorità che furono tratte in campo, e di quelle che stanno per dare il loro voto nel seno della Commissione, istituita da V. E.

Nondimeno, si fa lecito di accennare alcune brevi considerazioni, che forse non appariranno del tutto infondate e disopportune.

È incontrastata l'importanza strategica di tutta quella regione che è compresa fra il Mincio, il Garda, le Alpi ed il Chiese, dove furono combattute le battaglie di Castiglione, di Lonato, di Salò, e quella che decise le sorti dell'ultima guerra. Perciò, non sappiamo vedere come e perchè si voglia disconoscere la somma importanza militare della ferrovia Brescia-Cremona, per la quale i nostri eserciti, possono, nel caso di guerra offensiva, essere rapidamente tradutti dalla linea del Pò agli sbocchi della Valle dell'Oglio e del Chiese, sulle rive del Garda, e sotto i bastioni di Peschiera.

Si è detto che la linea Treviglio - Cremona ha il vantaggio di essere coperta dalla difesa naturale dell'Oglio, mentre quella Brescia-Cremona rimarrebbe affatto scoperta. A noi però, forse perchè profani alla scienza, fa meraviglia che dopo gli esperimenti delle guerre combattute in Lombardia e in particolare dopo le campagne della repubblica francese, dopo i progressi introdotti nei mezzi di offesa, si possa tener conto di una linea così debole com'è quella dell'Oglio. Ad ogni modo osserviamo, che nel caso di ritirata v'hanno

mille modi per impedire al nemico di trar partito di una ferrovia per quel breve spazio di tempo in cui si decide l'esito dei movimenti di difesa e di assalto.

Del resto lasciando questo lato della quistione al giudizio di autorità competenti, la Camera non dubita di chiudere questa sua petizione asserendo, che quando si intenda di dar compimento alla rete delle ferrovie lombarde colla costruzione dell'una o dell'altra soltanto fra le due linee in contesa, nessun giudice, istrutto delle condizioni locali e affatto imparziale, potrà posporre ad alcun'altra la linea Brescia-Cremona, la cui mancanza lascierebbe una troppo evidente e grave lacuna a danno degli interessi di tutta l'alta e bassa Lombardia al di quá dell'Oglio.

Dalla Camera di Commercio e di Industria.

Brescia il 28 *Maggio* 1861

Il Presidente

L. Mazzucchelli

Gerardi *Segretario.*

A Sua Eccellenza

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Torino.

Dopo le petizioni che vennero inviate a codesto R. Ministro dal Comitato promotore delle opere di pubblica utilitá, e dalla Deputazione Provinciale; dopo quella più recente della Camera di Commercio; dopo le rappresentanze che sappiamo essersi fatte dai Deputati della Lombardia orientale, al Municipio Bresciano interessato in questa vertenza non soltanto per la Città che rappresenta, ma anche come la maggior Rappresentanza Comunale della Provincia, poco resta a dire relativamente alle ragioni che consigliano di preferire una strada ferrata diretta da Brescia a Cremona a quella che da Treviglio, toccando Soncino, Soresina e Casalbuttano, venisse a mettere capo a Cremona.

Dopo tante autorità, dopo tanti argomenti sviluppati e sotto l'aspetto economico, e sotto l'aspetto militare, e sotto l'aspetto morale non resterebbe infatti che ricalcare orme già impresse: se non che, d'altra parte, il silenzio avrebbe potuto essere interpretato per un dissenso, od almeno quale colpevole indifferenza.

In questa difficoltà, e pur tuttavia sotto l'impressione della verità, che non soltanto gl'interessi della provincia Bresciana, ma quelli pure dell'alta Italia in genere esigono la preferenza sovraccennata, il Municipio Bresciano si permette di rappresentare i motivi che secondo esso si presentano più gravi a difesa della tesi che si è proposto di propugnare.

Una delle cause, per le quali venne ritenuta fin qui un utopia quell'unità che abbiamo proclamata e che siamo sulla via di raggiungere, è la forma oblunga dell'Italia. Non intendevasi come una regione che distendesi da nord a sud per modo di avere il freddo della Germania ed il caldo dell' Africa, e che racchiude genti che per lunga età divise non aveano quasi fra esse rapporto, con in mezzo il Governo il più nemico alla civiltà ed al progresso, potesse identificare gl' interessi di tutte le sue parti, rannodarsi, congiungersi così, da formare quando che sia una Nazione potente. Le strade di ferro hanno sciolto il problema, ma fin quà lo hanno sciolto in teoria: nella pratica ci resta a far quasi tutto: eppure è l'unico mezzo per farci conoscere a vicenda, per attivare gli scambi, per dilatare la civiltà, per far cadere il regno del pregiudizio. Ora, supponendo che voglia attivarsi la strada da Tre-

viglio a Cremona, essa non gioverebbe ad avvicinare al centro dell'Italia nè le popolazioni delle valli Bresciane Trompia, Sabbia e Camonica, nè il Tirolo occidentale, e scemerebbe d'assai l'importanza che viene alle popolazioni della riva destra del lago di Garda dall'attivazione delle cose regolari dei battelli a vapore: nel mentre istesso che percorsa già la Lombardia settentrionale dalla strada Monza - Como che verrà diramata fino a Lecco e dall'altra che staccandosi da Lecco va per Gallarate al Lago Maggiore, le popolazioni della Lombardia nord - occidentale non possono dirsi dimenticate.

Se sotto tale aspetto pertanto, la preferenza si presenterebbe non solo utile politicamente, ma anche nei riguardi di giustizia, avrebbe pure un altro lato favorevole e da non trascurarsi; quello cioè, di accrescere i rapporti del Trentino coll'Italia centrale, anche fino a che il Veneto è sotto il dominio dell'Austria e la strada ferrata Mantova-Reggio è impossibile, perocchè questo sistema di scambi e di rapporti è il mezzo più efficace ed opportuno per rompere le barriere che in opposizione alla natura sono create dai trattati, ed è indispensabile assicurarci le simpatie, e i desiderii delle popolazioni alpine della Valle dell'Adige, perchè fino a tanto che avremo il nemico accampato di quà dal Brenner sarà impossibile ristorare le nostre finanze troppo fin qui travagliate.

Da questo campo d'interessi morali - politici passando poi a quello dell'interessi militari, benchè affatto incompetenti, ci sembra che non disprezzabile difesa

ci abbia dato la natura nel Lago di Garda e negli alti monti che formano le gole delle Alpi, ove sono le importanti posizioni del Caffaro e di Rocca d' Anfo, e che non sieno barriere che non giovi assai il difendere quelle che comprendono le colline di Lonato, di Solferino, di S. Martino; e che perciò una strada di ferro che avvicini Cremona, città assai adatta e per postura, e per fertilità di territorio, e per ampiezza a tener forti guarnigioni, e quasi posto avanzato di Piacenza, portata al rango di fortezza importante e di campo trincerato, a Brescia ed alle posizioni strategiche sovra accennate giovar possa assai anche nell' interesse della difesa, ed in quello pure della offesa, ove la fortuna propizia ci chiamasse a combattere l'Austriaco sull'Adige ed a liberare i nostri fratelli della Venezia. E poichè da taluno s' è affermato che appunto per questo fosse da preferire la linea Treviglio-Cremona, coperta della linea dell' Oglio che ognuno sa che nelle guerre dell' ultimo secolo non fu da alcun capitano valutata gran fatto, osiamo asserire che fino a che Brescia ed i suoi avamposti Lonato, e Solferino sieno tenuti da un corpo rilevante di milizia, il nemico non può gettarsi nel basso Bresciano senza trovarselo alle spalle, giovato dalle ardenti e belligere popolazioni delle Alpi; ed è troppo recente il fatto che portò l' austriaco a misurarsi in quelle posizioni coll'armata alleata perchè si possa credere ad un errore di tal fatta. Ben gioverebbe la via di Brescia, Cremona, Piacenza ad una ritirata, appunto per cercar appoggio alla milizia che fosse costretta a questo passo da quest' ultima fortezza, ed in tal caso

le milizie delle altre città Lombarde, per concentrarsi a Piacenza, avrebbero in seconda linea la strada Milano-Lodi-Piacenza, ed in terza quella Milano-Pavia-Stradella che le porterbbe tutte a concentrarsi al punto strategico suddetto.

Delle ragioni economiche fu detto a sufficienza. È di fatto che le popolazioni delle Alpi abbisognano del grano della pianura e questa delle manifatture, specialmente di ferro e di lana, delle valli Alpine ove tali industrie sono fiorenti: è di fatto che in ispecie le foreste delle Alpi e della Valle dell'Adige forniscono i migliori abeti e larici indispensabili alle costruzioni, e dei quali l'Italia media e la meridionale difettano, e che sono uno dei principali articoli di esportazione dal porto di Venezia al quale non possiamo ora supplire che col porto d'Ancona. La linea Cremona Brescia avvicinerebbe pertanto due regioni che hanno propriamente bisogno l'una dell'altra per lo scambio dei prodotti, e porterebbe poi nella città di Brescia una materia prima assai importante per le sue manifatture, quella del lino del cremonese, ed il riso del basso mantovano, prodotto, che per la sua esportazione, rinchiuso com'è attualmente dal Pò e dalla barriera doganale che gl'impedisce lo sfogo nel Veneto e ha bisogno di un veicolo per portarsi verso settentrione, ove quella derrata ha maggiore ricerca e prezzo più alto.

Queste ragioni per avventura non accennerebbero ad una necessità prossima di costruzione, ma l'argomento varrebbe allora che non si trattasse di una questione di preferenza. Perchè poi troverebbesi di farla

una strada per Cremona, e la questione è se debba partire da Brescia o da Treviglio, anche qui sovviene l'argomento, che nel mentre le popolazioni della Lombardia bassa occidentale avrebbero la strada Milano-Pavia-Stradella, Milano-Lodi-Piacenza, la Lombardia sud-orientale non avrebbe un sol chilometro di strada di ferro; e le sarebbero poi stati scemati i vantaggi dalla strada Venezia-Milano per le barriere doganali poste a Desenzano e Peschiera, le quali hanno propriamente recato pregiudizio enorme al commercio ed agl'interessi dei Bresciani, che devono quindi cercare un compenso nell'Italia centrale e crearsi colà un mercato che oggi loro manca, e che viene minacciato troppo dalle facilità grandi che vennero fin qui concesse alla Lombardia occidentale.

Dell'interesse morale toccarono già i rapporti precedenti degli altri corpi morali. Il Municipio Bresciano trova d'aggiungere, che se mai v'è popolazione che convenga sottrarre all'influenza delle mene Austro-clericali è quella lungo il confine austriaco, la quale per lunghe consuetudini, e per interessi è legata colle popolazioni di là del Mincio, ed è quindi costretta a frequentare un territorio ove l'Austria ed il Papato si danno le mani attorno per gettare qui la discordia: che agevolando a queste popolazioni il mezzo di portare i loro prodotti in piazze italiane, sviandole da Mantova e da Verona, se ne viene a migliorare immensamente il morale: e che perciò senza pretendere ad un favore che leda i giusti interessi degli altri anche per tale circostanza, a parità di condizioni, la preferenza alla

linea Brescia-Cremona è prova di retto discernimento politico, e di ben inteso reggimento.

Insistere maggiormente in proposito sarebbe portar vasi a Samo. Lo scrivente Municipio è per altro ben lieto nell'adempiere il dovere che gli faceva dettare queste poche considerazioni, di protestare al Sig. Ministro dei lavori pubblici la propria riconoscenza per l'amore che egli mette in tutto ciò che tende al progresso degli interessi morali ed economici di questa nostra Italia. La Giunta scrivente, nella promessa dell'attivazione delle corrispondenze mediante vapori fra i paesi che trovansi lungo la riva destra del Garda, importanti specialmente per le manifatture della carta che è un altro articolo di cui l'Italia centrale e meridionale patisce difetto, si è persuasa che l'Eccellenza vostra abbraccia con occhio imparziale gl' interessi di tutti, onde anche nella questione presente è sicura che il di Lei giudizio sará per esser tale che favorisca il maggior vantaggio della Lombardia e dell'Italia senza prevenzioni e senza vedute municipali.

Brescia, il 31 *Maggio* 1861

Gli Assessori

G. Monti — A. Damiani — P. Barrucchelli
A. Legnazzi — G. B. Formentini — F. Berardi.

A Sua Eccellenza

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Torino.

Nell' occasione in cui l' E. V. sta particolarmente studiando e provvedendo alla costruzione di tal rete di ferrovie lombarde, che meglio risponda ai bisogni commerciali e industriali di questa parte d' Italia e insieme a quelli dello Stato, i sottoscritti, come cittadini e ingegneri della Provincia di Brescia e delle terre mantovane alla medesima aggregate, - sia pel bene della loro Provincia nativa, sia a lume del Governo del Re, sia per rispetto agli studii da loro coltivati ed agli interessi de' quali la professione da loro esercitata li fa particolarmente esperti, - reputano loro dovere di porgere viva e ferma istanza all' E. V., perchè voglia premurosamente provvedere che si decreti d' urgenza e sollecitamente si costruisca la strada ferrata Brescia-Cremona-Codogno.

Essi appoggiano la loro istanza principalmente sui seguenti motivi:

1. La ferrovia Brescia-Cremona, offrendo la più breve e spontanea via di trasporto ai prodotti manifatturieri, specialmente metallurgici, delle valli dell' Oglio, del Mella, del Chiese e del Tirolo, che si riversano nell' Italia centrale e del Parmigiano e Modenese, ed agli abbondanti prodotti agricoli di queste ultime province, che hanno sfogo principale in questa parte orientale di Lombardia, — porge modo di soddisfare mirabilmente, colla minima spesa e col sistema più naturale e rapido di comunicazioni, ai bisogni e negozii industriali ed agricoli del Bresciano, del Cremonese e del Mantovano, cioè a dire, ai bisogni e negozii di oltre un miglione di abitanti della Lombardia.

2. Colla stessa linea si provvede ad un' equa ed utile distribuzione de' tronchi longitudinali della rete ferroviaria di Lombardia, si viene innestando, nel modo più facile e diretto, questa rete alle principali ferrovie dell' Italia centrale e si apre il più naturale e comodo addentellato alla congiunzione della bassa Lombardia con le provincie venete mediante il breve tronco di ferrovia Mantova-Cremona, che si dovrà costruire in futuro.

3. La ferrovia Brescia-Cremona-Codogno, non solo è fatta necessaria ed è dimostrata assai vantaggiosa dalla previsione dell' indirizzo e sviluppo che sará per prendere semprepiù in avvenire il commercio agricolo e industriale dell' alta e media Italia, ma anche perchè -- importantissimi borghi, soddisfacendo ad estesissimi interessi, — la garanzia d' un frutto di Capitale, ovvero il concorso pecuniario sotto qualsiasi altra for-

ma, che dovrà prestare per la medesima l'erario nazionale alla Compagnia che ne imprenderà la costruzione, sarà di certo assai meno gravoso, che non lo possa essere a riguardo di altre strade designate nel contratto già stipulato fra il cessato governo e la Società delle ferrovie lombardo - venete.

4. La parte offensiva de' nostri apparecchi militari, che oggigiorno per noi italiani è, a non dubitarne, la più essenziale, guadagnerà grandemente dalla ferrovia Brescia-Cremona, la quale porgerà ai grandi centri militari di Alessandria e Piacenza il mezzo più acconcio ed utile a porsi in comunicazione colla Lombardia orientale ed a raggiungere Cremona a Brescia, trovando così il destro ad eseguire e variare con somma rapidità moti e concentramenti offensivi, sia sopra Peschiera e le alture del Garda, sia sui punti di passaggio del basso Mincio.

5. Costruendo la ferrovia Brescia-Cremona, il Governo solve in oltre un debito di equità verso le popolazioni della provincia di Brescia, dei distretti Mantovani che le sono annessi e della provincia di Cremona, le quali da lunghi anni impoverite allo stremo per le lunghe e tuttavia perseveranti sciagure che affliggono e quasi annullano i principali prodotti agriculi di loro suolo, dopo aver dato antiche e costanti e luminose prove del più fermo e generoso patriottismo, dopo essere state più delle altre provincie percosse dalle depredazioni dell' armata nemica, danneggiate dalle requisizioni delle armate alleate e dalla guerra guerreggiata su' loro campi, troverebbero almeno in questa

grande opera pubblica maniera di dare lavoro ed onesto guadagno ad oltre 40 mila braccianti condannati a restare inoperosi e senza mezzi di sussistenza durante tutto l'inverno.

6. infine i sottoscritti si fanno a soggiungere che caso, nel cui in forza di argomenti che essi per dovere di delicatezza si astengono di discuttere, il Governo si trovasse costretto a non recedere dalla costruzione delle linee ferroviarie contemplate nel contratto che ebbe luogo fra la Società di ferrovie lombardo-venete ed il cessato governo, essi dai principii di giustizia distributiva e di debito che corre allo Stato di equamente ed imparzialmente provvedere ai bisogni ed alla prosperità delle singole provincie, trarrebbero nuovo motivo per chiedere che non si abbiano a costruire in Lombardia altri tronchi di ferrovia senza almeno non provvedere *contemporaneamente* alla costruzione della ferrovia Brescia-Cremona.

Eccellenza!

I sottoscritti hanno così compendiato i motivi di questa loro petizione, persuasi che la sagace conoscenza Vostra degli interessi nazionali, e la premura dell' E. V. sponteneamente mostrata nel Parlamento, con ispirito generoso ed imparziale, a pro di questa Provincia,

rendano inopportuno ogni più lungo ragionare, e sicuri della giustizia della causa che essi perorano e pieni di fiducia di essere esauditi, godono di protestarvi la loro sincera stima e viva gratitudine.

(Seguono le segnature della Rappresentanza della Società degli ingegneri e di molti Ingegneri della città e provincia.)

Eccellenza,

La strada ferrata fra Brescia e Cremona è una di quelle opere, che, recando grande ed efficace rimedio alla presentanea miseria in cui le sciagure agrarie, le spogliazioni dello straniero e le inevitabili necessità di una guerra guerreggiata gettarono i più belli e floridi territorii, possono accrescerne perennemente la ricchezza e assicurarne la prosperità avvenire.

Voi, Eccellenza, ne riconosceste con chiarissimo discernimento e con ammirabile giustizia l' importanza grandissima, quando, rispondendo nella Camera a quelli che v' interpellarono sull' esecuzione delle ferrovie lombarde già decretate, dimostraste che la detta strada congiunta alla linea principale di Milano - Piacenza - Bologna - Ancona per mezzo del tronco Cremona - Codogno, il quale prolungato sino a Mantova ravviverà un giorno tutta quella riva sinistra del Po, è da stimarsi non una linea secondaria o provincale, ma più presto un importantissimo complemento della stessa primaria gran linea italiana.

Tornerebbe ora affatto ozioso appresso a voi, che già vi faceste avvocato di tanti interessi prima negletti, addurre argomenti a pro della sentenza medesima da voi difesa, ma questo Ateneo per proprio istituto non può in materia di tanta gravità rimanersi indifferente. Tutta la parte orientale della Lombardia, tutte le terre corse dall' Oglio, dal Mella, dal Chiese e dal Mincio, hanno la lor vita economica nel quotidiano scambio colle rive del Po e coll' Italia centrale. Col ferro, co' legnami e colle loro manifatture esse comprano grano, vino e la materia da filare, e sarebbe danno irreparabile per tutta la regione pedemontana, che cominciando dal Bergamasco si stende sino ai più remoti recessi del Trentino, se le sue produzioni pel solo motivo del trasporto rimanessero soccombenti nella concorrenza con quelle d'altri paesi.

È poi non lieve argomento a favore nostro la facilità grande di costruzione della detta strada, ove il suolo è tutto una pianura leggiermente ed uniformemente inclinata, e maneggevolisso ad ogni lavoro di terra per un continuo strato d'argilla sopra messi alluvionali di ghiaie. Ciò farà, come con previi studi fu dimostrato, che in essa il costo chilometrico s'avvicinerà al minimo che possa sperarsi per si fatte costruzioni in Italia. E per necessaria conseguenza, minimo sarà il gravamento dello stato per risarcire gli appaltatori, e questo non durerà certamente oltre ai primi anni d'azienda. Imperocchè dee tal via attraversare una zona popolosa di più che 400 abitanti per ogni chilometro quadrato, e farsi veicolo ai cambi fra

più milioni d'Italiani, dove anche presentemente e coi mezzi antichi è vivissimo il commercio. Il quale in vero è tanto fra Brescia, Cremona e Piacenza che queste provincie potrebbero sostenere da sè quelle prime incertezze di rendita che ognor s'accompagnano alle grandi opere pubbliche, se non volgessero lunghi anni, quali son questi, di lamentevole scarsezza nelle principali nostre produzioni, onde agli stessi più comuni miglioramenti agrarii son venuti meno i capitali.

Questo stato di scadimento nelle nostre naturali ricchezze si presenta purtroppo ad ogni tratto e sotto mille aspetti alla nostra Academia, la quale spesso vede i suoi tentativi di saggi provedimenti e di nuove ed utili applicazioni riuscir vani per la mancanza, tanto in privato quanto in pubblico, dei mezzi necessari.

Pertanto la vostra legge per la costruzioue della strada ferrata Brescia-Cremona-Codogno sarà benefica dalle Alpi al Po, dall'Oglio al Mincio: accrescerà il movimento commerciale, ravviverà di capitali un vasto territorio, farà anche l'orientale Lombardia partecipe di quell'attività e ricchezza che furono procacciate alle provincie occidentali principalmente mercè delle cure di un sapiente governo.

E la storia della strada postale fra Brescia e Cremona offre argomento fortissimo della sua massima importanza, non solo commerciale, ma anche strategica. Fu essa la prima ad eseguirsi, e colle più larghe dimensioni, nel rinnovamento delle strade lombarde, tosto che sul fine del secolo scorso fra noi al governo Veneto succedette la repubblica Cisalpina: e la vollo

compiuta nello stesso anno 1797 quell'immortale guerriero, le cui maravigliose vittorie, ben più che alle fortune, sono attribuite alla potenza del genio ed alle vaste cognizioni: E per gli stessi motivi che allora valsero in Bonaparte, deve ora il più presto che si può applicarsi l'ingegno della rotaia a questa opportunissima scorciatoia fra Piacenza sul Po e Peschiera sul Mincio, e la riviera Benacense e le valli Trentine.

Tutte queste e più altre considerazioni, nelle quali voi già, o illustre Signore, ci precedeste, persuasero al bresciano Ateneo, nella sua adunanza del 16 di questo mese, l'unanime deliberazione di presentare alla Vostra Eccellenza, sull'esempio della Deputazione Provinciale, della Comunale Rappresentanza e della Civica Camera di Commercio, i proprii uffici a pro degl'interessi più vitali di questa provincia, non ultima fra quelle che meritarono della gran causa italiana.

Alla quale deliberazione adempiendo, i sottoscritti si pregiano di attestare i sensi della massima stima e gratitudine alla Eccellenza Vostra, in cui l'alto sapere e lo zelo s'accoppiano allo studio imparziale dell'utilità di tutte egualmente le parti dell'amatissima patria comune.

L. LECHI Presidente

TIBONI PIETRO can. *Vice Presidente*

Consiglieri

A. Venturi — P. Baruchelli — P. Vergine

P. Degli Emilj — F. Odorici — F. Girelli.

G. Galli A. *seg.*

BIBLIOTECA CESARE POZZO
Via S. Gregorio, 48 int. 46 - 20124 - MILANO
Tel. 02/667261 r.a. Fax 02/66726240
23219

BIBLIO
MILANO
T.f.
COLL. :